Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/2345

19. 09. 95

Sachgebiet 910

Gesetzentwurf

der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P.

Entwurf eines Gesetzes zur Feststellung des Bedarfs von Magnetschwebebahnen (Magnetschwebebahnbedarfsgesetz – MsbG)

A. Problem

Das Bundeskabinett hat am 2. März 1994 den Bau der Transrapidstrecke Berlin–Hamburg beschlossen. Mit der Magnetschwebebahnverbindung in dieser Relation wird eine leistungsfähige und umweltfreundliche Verbindung geschaffen, die dem verkehrspolitischen Ziel der Verlagerung des Verkehrs von der Straße, Schiene und aus der Luft auf diesen Verkehrsträger Rechnung trägt. Mit dem Bau einer Referenzstrecke soll zugleich der hohe Technologievorsprung der deutschen Industrie unter Beweis gestellt und der Wirtschaftsstandort Deutschland gesichert werden.

Darüber hinaus wird mit dem Projekt ein neuer Weg bei der Finanzierung von Infrastrukturvorhaben beschritten, indem sich die Privatwirtschaft sowohl am Betrieb als auch am Bau der Strecke finanziell in hohem Maße beteiligt.

Zur Planungssicherheit und Planungsbeschleunigung für diese Magnetschwebebahnstrecke sind die geeigneten gesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen.

B. Lösung

Schaffung eines Magnetschwebebahnbedarfsgesetzes, das den Bedarf für die Strecke Berlin–Hamburg verbindlich feststellt.

Der Gesetzentwurf hat keine Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau. Bund, Länder und Gemeinden werden nicht mit Kosten belastet.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Nach dem Finanzierungskonzept vom 6. Dezember 1993, das Grundlage des Kabinettbeschlusses vom 2. März 1994 war, sind für den Bau der Strecke 5,6 Mrd. DM erforderlich (kalkulierte Kosten, Preisstand 1993).

Diese Kosten müssen nach einer noch zu schließenden Vereinbarung zwischen dem Bund und den privaten Projektträgern aufgeteilt werden.

Entwurf eines Gesetzes zur Feststellung des Bedarfs von Magnetschwebebahnen (Magnetschwebebahnbedarfsgesetz – MsbG)

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Baubedarf

Es besteht Bedarf für den Neubau einer Magnetschwebebahnstrecke von Berlin nach Hamburg über Schwerin. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Planfeststellung nach § 2 des Magnetschwebebahnplanungsgesetzes verbindlich.

§ 2

Vereinbarung

Die Durchführung der in dieses Gesetz aufgenommenen Maßnahme und deren Finanzierung bedürfen einer Vereinbarung zwischen dem Bund und den privaten Projektträgern über die Verteilung der Investitions- und Betriebslasten.

§ 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Bonn, den 19. September 1995

Dr. Wolfgang Schäuble, Michael Glos und Fraktion

Dr. Hermann Otto Solms und Fraktion

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Das Bundeskabinett hat am 2. März 1994 den Bau der Transrapidstrecke Berlin–Hamburg beschlossen. Die Streckenführung ist im Zusammenhang mit dem Bericht über das Finanzierungskonzept der Magnetschwebebahnverbindung Berlin–Hamburg (Transrapid) ausführlich beraten worden.

Mit der Magnetschwebebahnverbindung in dieser Relation wird eine leistungsfähige und umweltfreundliche Verbindung zur Bewältigung des Verkehrswachstums geschaffen. Diese wird dazu beitragen, den Verkehr von der Straße und aus der Luft auf diesen neuen Verkehrsträger zu verlagern. Die neue Verbindung wird auch Verkehr von den Schienenwegen übernehmen können. Damit werden Fahrplantrassen frei, die für den langsameren Personenverkehr und Güterverkehr genutzt werden können.

Der Bau dieser Strecke ist eingebunden in den Bundesverkehrswegeplan '92; es wurde ausdrücklich auf den Bau einer Eisenbahn-Hochgeschwindigkeits-Strecke als Alternative verzichtet.

Der Transrapid ist deshalb aus verkehrspolitischer Sicht eine sinnvolle Ergänzung des Verkehrssystems. Die weltweit führende, neue Technologie liefert darüber hinaus einen Beitrag zur Sicherung des Wirtschaftsstandorts Deutschland.

Mit dem Inkrafttreten des Magnetschwebebahnplanungsgesetzes im November 1994 und dem sich in Vorbereitung befindlichen Allgemeinen Magnetschwebebahngesetz wurden und werden die gesetzlichen Grundlagen für das formelle Planungsverfahren und den Betrieb geschaffen.

Mit der gesetzlichen Bedarfsregelung soll der Transrapid in dieser Hinsicht den Verkehrsträgern Straße (Fernstraßenausbaugesetz) und Schiene (Bundesschienenwegeausbaugesetz) gleichgestellt werden. Diese Gesetze sind neben dem vorliegenden Gesetzentwurf wichtige Bausteine zur Verfahrensbeschleunigung.

Der Bedarf für eine Weiterführung der Strecke und für weitere Vorhaben wird durch dieses Gesetz nicht ausgeschlossen.

Durch dieses Gesetz entstehen Bund, Ländern und Gemeinden keine Kosten.

B. Im einzelnen

1. *Zu § 1*

   Wie im Falle der Bundesfernstraßen mit dem Fernstraßenausbaugesetz und im Falle der Eisenbahnen des Bundes mit dem Bundesschienenwegeausbaugesetz soll auch für die Magnetschwebebahnen eine Bedarfsregelung mit Gesetzeskraft für die Relation Berlin–Hamburg über Schwerin geschaffen werden. Der Bedarfshaltepunkt bei Schwerin soll der Anbindung des Raums von Schwerin dienen.

   Mit der Feststellung des Bedarfs wird sichergestellt, daß im Planfeststellungsverfahren nur noch über die Art und Weise der Ausführung entschieden wird, da der Bedarf durch die getroffene Regelung vom Gesetzgeber verbindlich festgestellt ist. Auf diese Weise läßt sich die Planungssicherheit erhöhen.

2. *Zu § 2*

   Diese Vorschrift soll deutlich machen, daß es sich bei diesem Projekt um eine neue Form der Zusammenarbeit zwischen privatem und öffentlichem Kapital im Bereich der Infrastruktur handelt. Die Vereinbarung wird rechtzeitig vor Baubeginn abzuschließen sein und die gegenseitigen finanziellen Verpflichtungen zwischen allen beteiligten Projektträgern regeln.

3. *Zu § 3*

   Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333